

TECHNICKÉ ZADANÍ

A. Tramvajová trať Motol – Vypich

Zadání stavby

Zadavatel požaduje zpracovat kompletní projektovou dokumentaci vč. inženýrské činnosti a autorského dozoru pro novostavbu tramvajové trati Motol – Vypich. Nová trať propojí stávající tratě v Plzeňské a Bělohorské ulici trasou vedenou Kukulovou ulicí, a to s významnou novou mezistanicí Nemocnice Motol. V rámci akce dojde k nezbytným stavebním úpravám šířkového vedení i stavebního provedení ulice Kukulova a jejího okolí, a to včetně opěrných a zárubních zdí a přeložek inženýrských sítí. Délka nové trati je 2,2 km. Projekt bude v celé délce řešeného úseku technicky řešen společně s elektrifikací autobusových linek – umístění napájecí infrastruktury pro trolejbusy závisí na změnách šířkových parametrů komunikací, které je dáno zřízením tramvajové trati. Z tohoto důvodu tvoří v Kukulově ulici tramvajová trať a elektrifikace autobusových linek projekčně a realizačně společný celek.

Řešení tramvajové trati bude vycházet ze studie „Tramvajová trať Motol – Vypich“, zpracované v prosinci 2019, přičemž vstupním podkladem z této studie je řešení označené jako Varianta B. Napojení nové tramvajové trati na stávající tramvajovou trať v ulici Plzeňská je provedeno vzhledem ke Kukulově ulici dvěma samostatnými jednokolejnými tratěmi po stranách zemního tělesa nájezdu na most Bucharova-Kukulova, tzn. že každá kolej se na trať v Plzeňské napojuje zvlášť v křižovatkách s příslušnými rampami mimoúrovňové křižovatky Plzeňská x Kukulova x Bucharova. Od křižovatky s jižní rampou spojující ulice Plzeňská a Zahradníčkova s Kukulovou jsou vedeny obě koleje vně podél komunikace až k zastávce Nemocnice Motol, samozřejmě je uvažováno pojiždění autobusy a vozidly IZS. V tomto úseku je předpoklad nutnosti rozšíření komunikace na západ se vznikem zárubní zdi. Ze stávajících nástupních hran u nemocnice ve směru Motol (dolů) vychází pouze nástupní hrana příměstských autobusů, tramvaje a městské autobusy mají uvažovanou nástupní hranu v místě dnešního vstupu do podchodu. Ve směru Vypich (nahoru) je nástupní hrana pro tramvaje a městské autobusy umístěna v prostoru dnešní zastávky. Nástupní hrana pro příměstské autobusy je opět přibližně v místě dnešního parkoviště K+R. Nad zastávkou Nemocnice Motol vede trať přibližně v ose komunikace až ke křižovatce na Vypichu. I zde je tramvajová trať oddělena od ostatních jízdních pruhů podélnými prahy a dochází k rozšíření komunikace, které je realizováno převážně jednostranně na východní straně. V úseku nad Roentgenovou ulicí je předpokládána nová opěrná zeď. Na vjezdu do křižovatky Vypich je zvětšen počet jízdních pruhů o řadící pro odbočení vlevo i vpravo. Povrch tramvajové trati je možné od Motola až za křižovatku s Podbělohorskou pojiždět autobusy, a samozřejmě i vozidly IZS. Tento koncept technického řešení dle studie reprezentuje vstupní názor investora, avšak nejedná se o kompletní souhrn požadovaného řešení, pouze o vstupní myšlenku dle původní studie, která se v rámci projekční přípravy bude vyvíjet vzhledem k postupnému projednání.

Konstrukce tramvajové trati se předpokládá převážně s možností pojiždění nekolejovou dopravou, a tedy bude navržena s kolejnicí NT1 na betonové desce (pevná jízdní dráha s upevněním W-Tram či obdobným), alternativně dle stanoveného rozsahu provozu nekolejové dopravy může být využito i konstrukce klasické na příčných pražcích ve šterkovém loži s kolejnicemi NT1, případně s kolejnicemi 49E1 při otevřeném tramvajovém svršku. Rozsah jednotlivých konstrukcí a povrch určí projednání technické studie. V úsecích, kde to bude potřebné, budou navrženy „L“ profily s antivibrační a protihlukovou rohoží. Únosnost zemní pláň požadujeme min. 40 MPa. V přímé trase požadujeme použití kolejnic tvrdosti UIC 900. Odpovídající složení konstrukčních vrstev TT navrhne projektant. V prostoru kolejových konstrukcí bude užitá konstrukce s příčnými dřevěnými pražci ve šterkovém loži. Pro všechny rozjezdové výměny budou navrženy systémy EOv a ohřev výměn, u sjezdových výměn ohřev výměn. Pro všechny zastávky bude uvažováno s instalací světelných zastávkových označků a zastávkových informačních systémů. Trakční stožáry zřizované v rámci akce budou obsahovat

prostupy pro kabely VO a typy stožárů, a jejich polohy budou zvoleny v koordinaci s požadavky IPR ideálně jako sdružené stožáry trakce tramvajů a trolejbusů i VO. Jakákoliv případná řešení vyžadující odchylky od ČSN budou zpracovatelem řádně projednána. Napájecí infrastruktura včetně energetických výpočtů bude řešena společně a koordinovaně s elektrifikací autobusových linek. Pro tramvajovou trať se předpokládá využití nové měnirny MR Motol, jejíž lokalizaci zadavatel rámcově předpokládá v prostoru MÚK Plzeňská x Bucharova, a to v prostoru parcel č.p. 480/3 a 56/17 vše k.ú. Motol. Měnirna bude zděná (monolitická), přičemž Zadavatel předpokládá, že bude sloužit pro napájení tramvajového TV v úseku Vypich – Motol, případně včetně přilehlého úseku tramvajové tratě v Plzeňské ulici a dále i pro trolejbusové TV. Trakční trolejové vedení bude uvažováno prosté kompenzované. Pro nosnou konstrukci trolejového vedení je nezbytná koordinace s využitím nových stožárů VO, které musí být dimenzovány jako stožáry kombinované, tj. s únosností tahového zatížení z konstrukce trolejového vedení.

Požadujeme, aby pozemky dotčené realizací stavby byly prioritně převážně v majetku Zadavatele nebo Magistrátu hlavního města Prahy, případně ve správě/vlastnictví jeho samosprávných částí, nebo organizací. Zpracovatel bude majetkoprávní řešení zkoumat a informovat zadavatele průběžně již ve stupni technické studie.

Jako podklad – koncept předpokládaného situačního uspořádání jsou poskytnuty vybrané přílohy ze studie záměru z roku 2019, zadavatel výslovně upozorňuje, že tato studie byla pouze vyhledávacím prověřením bez rozboru konstrukčních řešení či analýzy vlivu na inženýrské sítě a poskytnuté dokumenty slouží pouze k zajištění informace o rozsahu záměru. Zadavatel výslovně upozorňuje, že řešení dle studie z roku 2019 není závazné a bude jistě korigováno zejména z hlediska šířkového uspořádání prvků v ulici Kukulova, umístění zastávek a pěších tras. Vybranou variantou dle studie je varianta B. Poskytnuty jsou následující soubory:

- VyMol_1_Technicka_zprava.pdf
- VyMol_2_prehledka.pdf
- VyMol_3.2.1_varianta_B_situace_1.pdf
- VyMol_3.2.2_varianta_B_situace_2.pdf
- VyMol_3.2.3_varianta_B_situace_3.pdf
- VyMol_5.2_varianta_B_charakteristicke_rezy.pdf

Koordinované záměry

Stavby, se kterými je nutné koordinovat přípravu TT Motol – Vypich

(nejedná se o kompletní seznam, ale o výčet důležitých záměrů známých zadavateli)

- Elektrifikace autobusových linek 142, 174, 184 a 225 (v rámci společného projektu)
- Břevnovská radiála – stavba č. 7553, invertor INV MHMP (nutno ověřit stav přípravy)
- Bělohorská – Kukulova (Vypich), úroňové křížení, investor INV MHMP, (nutno ověřit stav přípravy)
- Dopravní studie P+R v Motole, záměr MČ Praha 6 (nutno konzultovat s MČ Praha 6)
- PBB – 74. etapa Kukulova, Praha 5 a 6, č. akce 999412/74, investor TSK hl. m. Prahy, a.s. (dostavba chodníků v Kukulově ulici – studie)
- Most Šafránecká P-006, Praha 6, č. akce 1067, investor TSK hl. m. Prahy, a.s. (DUSP)
- Ověřovací studie využitelnosti lokality 7 – Motol, Ministerstvo obrany ČR (záměr koordinován se studií tramvajové trati)
- Revitalizace Motolského údolí (studie – vize nízké informační hodnoty)

Vzhledem k předpokládané realizaci záměru v horizontu po roce 2027 bude snahou DPP zajistit případné spolufinancování z dostupných fondů Evropské unie.

B. Elektrifikace linek 142, 174, 184 a 225 vč. rozšíření nabíjení v garáži Řepy

Zadání stavby

Zadavatel požaduje zpracovat kompletní projektovou dokumentaci vč. inženýrské činnosti a autorského dozoru pro elektrifikaci autobusových linek 142, 174, 184 a 225 vč. rozšíření nabíjecích stání v garážích Řepy. Zpracovatel PD navrhne a zpracuje pro Zadavatele řešení pro možnost funkčního nasazení bateriových trolejbusů (trolejbus s trakčními bateriemi) na uvedené linky, přičemž veškeré návrhy a řešení nabíjecí a napájecí infrastruktury budou prověřeny energetickým výpočtem.

Nabíjecí i napájecí infrastruktura bude řešena s ohledem na předpokládaný výhledový rozvoj, který bude Zadavatelem definován v průběhu zpracování jednotlivých stupňů projektové dokumentace.

Přehled řešených linek:

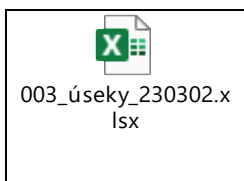
Linka 142	Nové Butovice – Velká Ohrada (<i>linka v uvedené trase bude propojena s linkou 225</i>)
Linka 174	Vypich/Kukulova – Luka – Řeporyjské náměstí – Třebonice
Linka 184	Vypich/Kukulova – Nové Butovice – Velká Ohrada
Linka 225*	Sídliště Na Dědině – Velká Ohrada – Nové Butovice

*V době zpracování tohoto technického zadání je linka 225 v provozu v odlišné trase, která však bude postupně měněna do uvedené podoby. K ukončení v oblasti Sídliště Na Dědině dojde se zprovozněním tramvajové tratě Divoká Šárka – Dědinská a k propojení trasy s linkou 142 by mělo dojít se zprovozněním infrastruktury pro bateriové trolejbusy.

Rozsah nabíjecí infrastruktury:

Zadavatel předkládá rámcový návrh rozsahu nabíjecí a napájecí infrastruktury, který pro zpracovatele znamená čistě informativně pouze výchozí zadání, které může být zpracovatelem upraveno dle reálných technických, majetkoprávních či jiných podmínek. Uvedený rozsah v žádném případě není konečným a neměnitelným výčtem rozsahu infrastruktury!

Přehled nabíjecí a napájecí infrastruktury je přiložen v níže uvedené příloze:



Měničrny a bateriové stanice

1) MR Dědina (stávající) nebo **nová měničrna v oblasti (MR Ruzyně)**

- Pro napájení úseku nabíjecích míst v lokalitě Sídliště Na Dědině budou prověřeny úpravy a doplnění potřebné technologie do stávající MR Dědina. V případě nemožnosti provést příslušné úpravy zpracovatel navrhne jiné vhodné řešení např. formou vyhledání vhodného místa pro umístění nové měničrny.

Dobíjecí místo „Sídliště Na Dědině“ bude řešeno jako samostatný napájecí úsek.

- V případě, že se prokáže nemožnost využití MR Garáže Řepy pro napájení úseku TV Nádraží Ruzyně – Reinerova, bude toto napájení řešeno novou měničrnou v oblasti Ruzyně.

Zpracovatel navrhne vhodné umístění a dimenzování nové měnirny. Nová měnirna bude kromě výše uvedeného úseku TV připravena rovněž k napájení úseku TV Drnovská (od tramvajové smyčky) – Vlastina – nová komunikace Central Group mezi ulicemi Vlastina a U Prioru – budoucí zastávka „Nádraží Liboc“. Tento úsek TV bude sloužit provozu linky 191 a jeho výhledovou realizaci Zadavatel předpokládá v návaznosti na vznik nové rezidenční čtvrti v oblasti.

2) MR Garáže Řepy (stávající)

Pro napájení TV v úseku Nádraží Ruzyně – Reinerova bude prověřeno doplnění technologie, případně potřebné úpravy MR Garáže Řepy. Nebude-li toto již technicky možné, ať už z důvodu nutnosti velkých dodatečných investičních nákladů, nebo jiných důvodů, bude prověřeno řešení umístění nové měnirny dle bodu 1.

Pro napájení rozšíření nabíjecích míst v garážích Řepy bude využita technologie v rámci MR Garáže Řepy, která bude případně doplněna dle potřeby.

3) MR Stodůlky

Nová měnirna Stodůlky bude sloužit pro napájení TV v oblasti. Její umístění Zadavatel rámcově předpokládá na parcele č.p. 140 k.ú. Stodůlky s vlastnickým právem Hlavní město Praha v blízkosti stávajícího autobusového obratiště Sídliště Stodůlky. Zpracovatel projedná možnost realizace měnirny na tomto pozemku s HMP i MČ Praha 13 s ohledem na případné rozvojové záměry v této lokalitě. Nebude-li realizace měnirny v tomto místě vhodná či možná, navrhne zpracovatel jiné vhodné místo pro umístění měnirny. Jako alternativní se jeví případné umístění na pozemky č.p. 142/2 a 147/2 obojí k.ú. Stodůlky s vlastnickým právem Hlavní město Praha.

Měnirna bude zděná (monolitická), přičemž Zadavatel předpokládá, že bude sloužit pro napájení TV v úsecích Bílý Beránek – Luka – Píškova a Luka – Náměstí U Lva, případně také pro napájení nabíjecích míst v obratišti Velká Ohrada. Dále bude provedeno kabelové propojení s novou měnirnou Nové Butovice vč. položení optického kabelu do stanice metra Luka (případně do jiného vhodného místa v okolí dle pokynu Zadavatele).

4) BS Velká Ohrada

V obratišti Velká Ohrada se předpokládá umístění nabíjecích míst. Napájení nabíjecích míst by měla zajišťovat prioritně bateriová stanice. V případě nemožnosti napojení této technologie na síť PRE bude instalována napájecí technologie do MR Stodůlky, která bude pro toto doplnění dimenzována a kabelové vedení z MR Stodůlky bude přivedeno až k nabíjecím místům.

5) MR Nové Butovice

Nová měnirna Nové Butovice bude sloužit pro napájení TV v oblasti. Její umístění Zadavatel rámcově předpokládá v prostoru mezi odstavné plochy terminálu Nové Butovice a ulici Řeporyjská na parcely č.p. 2918/1 k.ú. Stodůlky s vlastnickým právem Hlavní město Praha.

Měnirna bude zděná (monolitická), přičemž Zadavatel předpokládá, že bude sloužit pro napájení TV v úsecích Nové Butovice – Píškova, Nové Butovice – křižovatka ul. Bucharova a Nárožní a křižovatka ul. Bucharova a Nárožní – Nárožní. Dále bude provedeno kabelové propojení s nově navrhovanými měnirnami Stodůlky a Motol vč. položení optického kabelu do stanice metra Nové Butovice.

6) MR Motol

Nová měnirna Motol bude sloužit pro napájení TV v oblasti vč. napájení přilehlé tramvajové tratě. Její umístění Zadavatel rámcově předpokládá v prostoru MÚK Plzeňská x Bucharova, a to v prostoru parcel č.p. 480/3 a 56/17 vše k.ú. Motol.

Měnirna bude zděná (monolitická), přičemž Zadavatel předpokládá, že bude sloužit pro napájení TV v úsecích Kukulova – Motol – křižovatka ul. Bucharova a Nárožní, pro výhledové potřeby napájení v oblasti Homolky (linka 167) a dále také s napájením tramvajového TV v úseku Vypich

– Motol, případně včetně přilehlého úseku tramvajové tratě v Plzeňské ulici. Dále bude provedeno kabelové propojení s nově navrhovanou měničnou Nové Butovice vč. položení optického kabelu do stanice metra Nemocnice Motol. Dále bude realizováno kabelové propojení se stávajícími tramvajovými měničnými Řepy a Košíře (dle zadání JDCT).

7) MR Břevnov

Pro potřeby napájení nabíjecích míst v obratišti Vypich bude využita stávající měnična Břevnov, která by měla být upravena pro možnost napájení trolejbusového TV již v rámci řešeného projektu Elektrifikace linky 191.

8) BS Řeporyje / Třebonice

V případě, že bude energetickým výpočtem potvrzeno, že bude nutno doplnit nabíjecí stání i na konečné zastávce linky 174 v Řeporyjích nebo v Třebonicích, bude zpracovatelem prověřena vhodná varianta umístění napájecí infrastruktury (pravděpodobně ve formě bateriové stanice) v dotčené lokalitě.

9) Nabíjecí stání + BS region

Zadavatel upřesňuje, že součástí energetického výpočtu pro linku 174 bude i prověření energetické bilance na linkách 301 (Praha, Luka – Chýnec) a 352 (Praha, Luka – Jinočany, náměstí), které tvoří s linkou 174 jeden provozní celek. Na základě výsledků energetické bilance bude následně určeno, jaká bude vhodná kapacita baterie pro trolejbusy zajišťující výkony na tomto provozním svazku, aby v optimálním případě nemuselo dojít k výstavbě nabíjecího místa vč. napájení (pravděpodobně formou bateriové stanice) na některé z konečných zastávek linek 301 a 352 ve Středočeském kraji. Pokud by však energetickým výpočtem bylo zjištěno, že výstavba nabíjecího místa ve Středočeském kraji bude efektivnější ve srovnání s navýšením kapacity trakčních baterií, bude zpracovatelem tato infrastruktura navržena.

Obecné pokyny k měničnám:

Nové zděné (monolitické) měničny budou částečně zapuštěné do terénu, osazené technologií pro napájení trolejbusové dráhy příslušného úseku. Zadavatel může v případě specifických podmínek požadovat realizaci kontejnerové měničny (typ Beton Bau) místo zděného objektu.

Měničny budou navrženy dle standardů Správy napájení TT a musí dispozičně vyhovovat těmto standardům, v případě zděného objektu požadujeme provedení jednopodlažní podsklepené budovy. V 1.NP bude usazena technologie stejnosměrná, technologie 22kV, trakční transformátory, technologie vlastní spotřeby, ostatní technologie nezbytná pro běžný chod měničny včetně dálkové řídicí technologie z dispečinku ETDT (na měničně + na dispečinku, vč. propojení), místnost pro obsluhu a sociální zařízení. V 1.PP bude zřízen kabelový prostor.

Počty osazované technologie budou přímo vycházet z energetického výpočtu, podle počtu použité technologie je potřeba počítat s dostatečnou rezervou pro účely oprav a pravidelných údržeb nebo budoucího rozšíření trolejbusů v oblasti.

Technologie 22kV musí splňovat standardy PRE distribuce v době realizace.

Dále v blízkosti MR bude navržena plocha pro odstav vozidel určených pro údržbu a servis.

Počet napájecích bodů, jejich poloha a počty napájecích (respektive zpětných) kabelů pro jednotlivé napájecí úseky bude určen energetickým výpočtem. Energetický výpočet bude zohledňovat případná budoucí rozšíření provozu trolejbusů v dané lokalitě.

Pro všechny úsekové děliče a napájecí body budou přivedeny kabely pro jejich motorické ovládání. Kabely pro EOMP budou přiloženy k dráhovým kabelům. Pro systém EOMP bude v příslušné měničně umístěna ovládací technologie. Dále v celé délce trasy dráhových kabelů bude přiložena chránička pro zafouknutí optického kabelu a propojení měničren i mezi sebou. Součástí projektu bude napojení metalickým i optickým kabelem.

Trakční trolejové vedení

Trakční trolejové vedení uvažujeme prosté kompenzované. Pro nosnou konstrukci trolejového vedení je nezbytná koordinace s využitím stožárů VO, které by byly dimenzovány jako stožáry kombinované, tj. s únosností tahového zatížení z konstrukce trolejového vedení. V praxi to znamená výměnu stávajících stožárů VO za stožáry s větším vrcholovým tahem. Rozteč stožárů v přímých ulicích (případně s mírnými táhlými oblouky) preferujeme párovou soustavu (stožáry proti sobě) s roztečí cca 30 m a základy o standardním rozměru 1,6 m x 1,6 m a hloubky 2,2 m. V opodstatněných případech (např. při koordinaci s VO, dispozice pozemní komunikace) je možné navrhnout soustavu střídavou nebo jednostrannou s výložníky. Přesné dimenzování stožárů, základů a přesné polohy vyjdou z příslušné projektové dokumentace. V místech v souběhu s dalšími elektrifikovanými linkami bude dle možností instalován systém EOv.

Nabíjecí stopy v prostoru odstavů (Sídliště Na Dědině, Velká Ohrada, Nové Butovice, Vypich, Řeporyje/Třebonice) budou realizována dle technických možností daného prostoru (stožáry, kotvení do konstrukce zastřešení odstavů) včetně případné předjízdny stopy s využitím EOv.

Požadujeme, aby pozemky dotčené realizací stavby byly prioritně převážně v majetku Zadavatele nebo Magistrátu hlavního města Prahy, případně ve správě/vlastnictví jeho samosprávných částí, nebo organizací. Zpracovatel bude majetkoprávní řešení zkoumat a informovat zadavatele průběžně již ve stupni technické studie.

Sociální zařízení pro řidiče MHD | Sídliště Na Dědině

Součástí zadání Zadavatele je rovněž požadavek na doplnění sociálního zařízení pro řidiče trolejbusů (DPP) u nabíjecích odstavů Sídliště Na Dědině (konečná linky 225). Umístění (vzdálenost od odstavů) sociálního zařízení musí splňovat příslušná ustanovení Nařízení vlády č. 361/2007, kterým se podmínky ochrany zdraví při práci.

Objekt sociálního zařízení bude připojeno na standardní inženýrské sítě. Zadavatel doporučuje typově vyjít např. z návrhu sociálního zařízení v rámci projektu TT Pankrác (Metroprojekt, 2022).



SO28_socialni_zarizeni.pdf

Garáže Řepy (rozšíření nabíjecí a napájecí infrastruktury)

Součástí záměru je rovněž potřebné rozšíření nabíjecích kapacit v garáži Řepy, které zároveň vytvoří potřebnou rezervu pro možnost pořízení bateriových trolejbusů a elektrobusů pro linky v levobřežní části Prahy v návaznosti na vznik nabíjecí infrastruktury v oblasti.

Zadavatel předpokládá rozšíření nabíjecích stání pro bateriové trolejbusy a elektrobusy v počtu až 100 ks vozidel, a to formou nabíjecí troleje, nebo nabíjecího bodu. Napájení nových nabíjecích míst by mělo být řešeno z realizované měničny Garáže Řepy, která je již v rámci projektu Elektrifikace linky 119 stavebně i technologicky připravena na výhledový rozvoj. Součástí zadání jsou mimo jiné i kabelová vedení, tam kde ještě nebyly připraveny v rámci koordinovaných záměrů.

Součástí rozšíření nabíjecích stání v garáži Řepy bude i rozšíření nabíjecích stání v kryté hale odstavů D7, které bude vycházet z podkladů, které byly, či budou zpracovány v rámci koordinovaného projektu Elektrifikace linky 191. Zadavatel dále předpokládá, že nabíjecí stání budou realizovány na dostupných odstavních plochách garáže Řepy, nejspíše v západní části areálu (šikmá stání). Konkrétní umístění vzejde z jednání mezi Zadavatelem a Zpracovatelem.

Koordinované záměry

Stavby, se kterými je nutné koordinovat přípravu elektrifikací uvedených linek:

- Tramvajová trať Motol – Vypich
- Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská
- Elektrifikace linky 119

- Elektrifikace linky 191
- Elektrifikace linky 167
- Výhledové potřeby elektrifikace regionálních autobusových linek v oblasti Řeporyjí
- Stavba vyvolané přeložky VO a koordinace se záměry správce (THMP) na obnovu technologie VO
- Modernizace železniční trati Praha – Kladno (zejména oblast Ruzyně)
- Bělohorská – Kukulova (Vypich), úroňové křížení, investor INV MHMP, (nutno ověřit stav přípravy)
- PBB – 74. etapa Kukulova, Praha 5 a 6, č. akce 999412/74, investor TSK hl. m. Prahy, a.s. (dostavba chodníků v Kukulově ulici – studie)
- Most Šafránecká P-006, Praha 6, č. akce 1067, investor TSK hl. m. Prahy, a.s. (DUSP)

Vzhledem k předpokládané realizaci záměru v horizontu po roce 2027 bude snahou DPP zajistit případné spolufinancování z dostupných fondů Evropské unie.

SAMOSTATNÁ ČÁST | Studijní prověření TV v úseku Vypich – Vítězné náměstí (Dejvická)

Součástí požadavku Zadavatele je také prověření trolejového vedení v úseku Vypich – Vítězné náměstí (Dejvická), který je součástí stávající trasy linky 180 (Obchodní centrum Zličín – Dejvická), ale v budoucnu po zprovoznění tramvajové trati Motol – Vypich se předpokládá její nahrazení linkou 184 (prodloužením z obratiště Vypich, viz materiál ROPID Rozvoj linek PID v Praze 2022 – 2032, dostupný na www.pid.cz/o-systému). Z tohoto důvodu Zadavatel požaduje na základě energetického výpočtu stanovit potřebný (nezbytně nutný) rozsah nabíjecí a napájecí infrastruktury v uvedeném úseku.

Zadavatel nestanovuje představu o rozsahu a délkách trolejového vedení. Zadavatel však požaduje, aby Zpracovatel navrhnul pouze nezbytně nutný rozsah nabíjecí a napájecí infrastruktury ve vztahu k trase linky 184 a její elektrifikaci v úseku Vypich – Velká Ohrada. Zpracovatel prověří funkční řešení vč. energetického výpočtu a majetkoprávního elaborátu formou podrobné technické studie, kterou zároveň projedná s městskou částí Praha 6, IPR Praha a odborem územního rozvoje MHMP.

SPOLEČNÁ ČÁST PLATNÁ PRO A + B

1) Požadovaný způsob zpracování a projednání projektu

Předmětem akce (vždy pro jednotlivé celky) je zejména:

- a) Zpracování dokumentace technické studie (vyjma TT Motol – Vypich),
- b) Zpracování dokumentace pro oznámení EIA a získání závěru zjišťovacího řízení,
- c) Zpracování dokumentace pro společné povolení, její projednání včetně případné smluvní agendy potřebné pro získání společného povolení,
- d) Zajištění pravomocného společného povolení stavby, resp. společných povolení,
- e) Zajištění a projednání majetkoprávní a smluvní agendy potřebné k realizaci akce,
- f) Zpracování dokumentace pro provádění stavby a výkazu výměr,
- g) Zajištění součinnosti v rámci administrace veřejných zakázek na zhotovitele staveb,
- h) Výkon autorského dozoru během stavby.

Předpokládaná etapizace a organizace práce:

Zadavatel s ohledem na rozsah zadávané problematiky předpokládá, že konkrétní etapizace a harmonogram postupu prací bude předmětem úvodního jednání se Zpracovatelem PD. Zadavatel si je

vědom rozsáhlosti zadávaných celků a jeho snahou bude organizovat projekční práce s ohledem na funkční celky a časové priority.

Konkrétní část plnění zpracovatele bude zahájena vždy písemným pokynem Zadavatele.

2) Upřesnění k ocenění nabídkového rozpočtu

Vzhledem k charakteru akce se ocenění položek upřesňuje takto:

- Zhotoviteli budou poskytnuty podklady ke stávajícím zařízením DPP:
MR Dědina, MR Břevnov a MR Garáže Řepy
Dokumentace pro provádění stavby Elektrifikace linky 119
Dokumentace pro společné povolení Elektrifikace linky 191

Vzhledem k velmi úzkému vzájemnému technickému a funkčnímu provázání jednotlivých záměrů uvádíme informaci k nacenění jednotlivých hraničních objektů (nacenění proběhne v *příloze 2: Nabídkový rozpočet*):

- Do nabídkového rozpočtu linek 174+184 budou naceněny tyto části:
 - MR Motol – stavební část a technologická část pro trolejbusy
 - TV a KV pro trolejbusy v úseku Vypich – Motol – Nové Butovice (bez obratiště)
 - TV a KV pro trolejbusy v úseku Bucharova – Nárožní
 - TV a KV pro trolejbusy v úseku odbočka Mukařovského x Jeremiášova – Nám. U Lva
 - TV a KV pro trolejbusy v obratišti Velká Ohrada
 - BS Velká Ohrada a BS/MR Řeporyje/Třebonice
 - Lokalita obratiště Vypich vč. případných úprav MR Břevnov a studie pro pokračování v úseku Vypich – Vítězné náměstí
- Do nabídkového rozpočtu linek 142+225 budou naceněny všechny zbylé objekty a úseky týkající se zadání pro trolejbusy, které nejsou uvedené k nacenění v předchozím bodě pro záměr 174+184. Pro upřesnění uvádíme, že:
 - Součástí nacenění bude TV a KV v obratišti Nové Butovice
 - Potřebné rozjezdové a sjezdové výhybky a trolejová křížení pro odbočky v lokalitě Nové Butovice ve směru na Vypich (linka 184) a v křižovatce Mukařovského x Jeremiášova (linka 174).
- Do nabídkového rozpočtu TT Motol – Vypich budou naceněny tyto části:
 - MR Motol – technologická část pro tramvaje
 - TV a KV pro tramvaje v úseku Vypich – Motol
 - Stavební úpravy uličního profilu v úseku Vypich – Motol
 - Všechny ostatní objekty, které věcně souvisí s tramvajovou tratí a nejsou zde taxativně uvedeny

3) Grafická příloha (přehledná situace):

Část A: Studie tramvajové trati (vybrané části) z roku 2019 viz příloha 005_TT-Studie-2019.zip

Část B: Viz příloha 004_přehledné schéma a příloha 003_úseky_230302.